Chen Thiam Woh lwn Pendakwa Raya

MAHKAMAH TINGGI (IPOH) — RAYUAN JENAYAH NO 41-85 TAHUN 2000
ABDULL HAMID EMBONG H
21 JANUARI 2002

Lalu Lintas Jalan *— Pendaftaran — Kesalahan — Kenderaan lori ditarik oleh trak tunda di tapak pembinaan — Sama ada lori perayu merupakan 'kenderaan bermotor' menurut takrif di bawah s 2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 — Sama ada lori tersebut 'boleh digunakan di atas jalan' — Akta Pengangkutan Jalan 1987 ss 2 & 7(1)*

Perayu telah dituduh memiliki lori yang tidak didaftarkan dengan Jabatan Pengangkutan Jalan ('JPJ') bertentangan dengan s 7(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 ('Akta tersebut'). Perayu telah didapati bersalah dan telah dihukum dengan denda RM1,000 jika tidak bayar satu bulan penjara oleh majistret. Perayu merayu. Dua isu di dalam rayuan tersebut adalah: (a) sama ada lori berkenaan adalah 'kenderaan bermotor' menurut s 2 Akta tersebut; dan (b) sama ada lori berkenaan 'boleh digunakan di atas jalan' seperti di bawah s 2 Akta tersebut. Perayu berhujah bahawa kenderaan tersebut tidak mempunyai ciri-ciri sebuah 'kenderaan bermotor' dan kenderaan ini tidak bertujuan untuk digunakan di atas jalan tetapi hanya di tapak pembinaan yang merupakan kawasan persendirian dan oleh itu, tidak perlu didaftarkan di bawah s 7(1) Akta tersebut. Timbalan Pendakwa Raya ('TPR') pula berhujah bahawa kenderaan ini mempunyai rangka sebuah kenderaan lori serta mekanisme yang boleh menggerakkan kenderaan ini dan memang jatuh di bawah definasi 'kenderaan bermotor'. Mengenai maksud 'jalan', TPR berhujah bahawa tapak pembinaan boleh diakses oleh orang awam dan dengan demikian terjatuh di bawah definasi 'jalan'.

Diputuskan, mengekalkan keputusan majistret:

(1) Adalah tidak dipertikaikan oleh perayu bahawa beliau adalah pemilik motorlori berkenaan (lihat ms 434A). Mengikut definasi kenderaan di bawah s 2 Akta tersebut, lori tersebut memang merupakan suatu kenderaan bermotor. Lori tersebut mempunyai rangka yang dilengkapi dengan tayar dan tempat memandu serta mempunyai injin yang boleh menggerakkan kenderaan ini. Tidak dipertikaikan yang pergerakannya adalah didorongi oleh satu jentera mekanisme (lihat ms 436F–G).

(2) Dengan ciri-ciri yang telah dinyatakan, tanpa keperluan imaginasi, kenderaan ini memang 'boleh digunakan di atas jalan'. Fakta bahawa pada masa material lori ini sedang ditarik oleh trak tunda tidak mengubah hakikatnya yang lori ini boleh digunakan di atas jalan (capable of being used on roads). Tuduhan terhadap perayu bukanlah kerana lori ini telah digunakan di atas jalan tetapi kerana beliau memiliki kenderaan yang tidak didaftarkan. Oleh itu, jikapun lori ini tidak ditahan di atas jalan, satu kesalahan

pemilikan kenderaan yang tidak berdaftar masih berlaku disebabkan ia adalah sebuah kenderaan yang mempunyai sifat kenderaan bermotor mengikut takrif di bawah s 2 Akta (lihat ms 436H–437A).

(3) Mahkamah tidak bersetuju dengan pendirian pihak perayu bahawa definasi 'kenderaan bermotor' tidak merangkumi kenderaan yang diguna di jalan persendirian. Pendirian sedemikian membawa maksud 'kenderaan bermotor' ke tahap yang terlalu luas. Asalkan kenderaan tersebut boleh digunakan di atas jalan, yang mana dalam kes ini lori yang berkenaan memang mempunyai ciri-ciri yang membolehkannya digunakan di atas jalan, maka kenderaan ini adalah kenderaan bermotor dan harus didaftarkan menurut s 7(1) (lihat ms 437A–C).

[English summary

The appellant was convicted of possessing a lorry which was not registered with the Road Transport Department ('RTD') contrary to s 7(1) of the Road Transport Act 1987 ('the Act'). The appellant was found guilty and was punished with a fine of RM1,000 in lieu of one month imprisonment. The appellant appealed. Two issues in the appeal were: (i) whether the lorry was a 'motor vehicle' in accordance with s 2 of the Act; and (ii) whether the lorry 'could be used on the road' as under s 2 of the Act. The appellant argued that the vehicle did not have the characteristics of a 'motor vehicle' and the vehicle was not used on the road but only on the construction site which was on a private property and thus, need not be registered under s 7(1) of the Act. The Deputy Public Prosecutor ('DPP') also argued that the vehicle had the frame of a lorry and possessed mechanism which could move the vehicle and thus fell under the definition of a 'motor vehicle'. With regard to the meaning of a 'road', the DPP argued that the construction site could be accessed by the public and therefore fell under the definition of a 'road'.

Held, upholding the decision of the magistrate:

(1) It was not disputed by the appellant that he was the owner of the lorry (see p 434A). According to the definition of a vehicle under s 2 of the Act, the lorry was in fact a motor vehicle. The lorry had a frame completed with tyres and a driver's seat and also an engine which moved the vehicle. It was not disputed that its movement was influenced by an engine mechanism (see p 436F–G).

(2) With the characteristics meantioned, without the need for further imagination, the vehicle in fact 'could be used on the road'. The fact that at the material time the lorry was pulled by a tow truck did not change the fact that the lorry was capable of being used on the roads. The conviction against the appellant was not because

the lorry had been used on the roads but because he possessed a vehicle which was not registered. Thus, even if the lorry was not on the road, an illegal act of possessing a vehicle which was not registered had still been committed as it was a vehicle which had the nature of a motor vehicle under the definition of s 2 of the Act (see p 436H–437A).

(3) The court disagreed with the submission of the appellant that the defination of a 'vehicle' did not include a vehicle used on a private road. Such view gave a wide meaning to the word 'vehicle'. As long as the vehicle could be used on the road, as in this case the lorry indeed had the characteristics which enabled it to be used on the road, the vehicle was a motor vehicle and ought to be registered in accordance with s 7(1) (see p 437A–C).]

Nota-nota

Untuk kes-kes mengenai pendaftaran, lihat 11 *Mallal's Digest* (4th Ed, 1996 Reissue) perenggan-perenggan 515–520.

Kes-kes dirujuk

Cobb v Whorton (1971) Crim LR 372 (dirujuk)
Nichol v Leach & Anor Crim LR 571 (dirujuk)
PP v Ng Kio Ngee [1990] 1 MLJ xix (dirujuk)
Teo Siong Khoon v PP [1995] 2 SLR 107 (dirujuk)

Undang-undang yang dirujuk

Akta Pengangkutan Jalan 1987 ss 2, 7(1), (2)

SH Leong (CK Leong & Co) bagi pihak perayu.
Nurulhuda Nur'Aini bte Mohd Nor (Pejabat Penasihat Undang-Undang Perak) bagi pihak pendakwaan.

Abdull Hamid Embong H: Dalam kes ini, perayu dihadapi dengan tuduhan di bawah s 7(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 ('Akta tersebut') iaitu:

> Bahawa kamu pada 25 September 1998 lebih kurang 12.10 petang di Jabatan Pengangkutan Jalan Negeri Perak Darul Ridzuan Ipoh dalam Daerah Kinta Negeri Perak Darul Ridzuan sebagai pemilik lori yang mempunyai nombor injin 34527-FF500 telah memiliki kenderaan tersebut dengan tidak mendaftar kenderaan tersebut dengan Jabatan Pengangkutan Jalan. Oleh yang demikian kamu telah melakukan kesalahan di bawah s 7(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 dan boleh dihukum di bawah s 7(3) Akta yang sama.

Perayu tidak mengaku salah dan kes ini telah dibicarakan oleh majistret. Pada akhir perbicaraan, perayu didapati bersalah dan telah dihukum dengan hukuman denda RM1,000 jika gagal bayar satu bulan penjara.

Perayu merayu ke atas keputusan salah dan juga ke atas hukuman. Setelah mendengar rayuan ini, saya telah mengekalkan keputusan majistret atas alasan berikut. A

Adalah tidak dipertikaikan oleh perayu bahawa beliau adalah pemilik motorlori berkenaan. Menurut peguam perayu, lori berkenaan yang tidak didaftar dengan Jabatan Pengangkutan Jalan ('JPJ') digunakan di tapak pembinaan dan lebih dikenali dengan umumnya sebagai 'lori hantu'. Pada 19 September 1998, perayu meminta bantuan trak tunda untuk menarik lori berkenaan dari tapak pembinaan untuk tujuan pembaikan kerana ia mengalami kerosakan. Semasa dalam perjalanan ke bengkel pembaikan, lori itu ditahan oleh pihak JPJ untuk pemeriksaan. Selepas pemeriksaan, pegawai JPJ mendapati kenderaan ini mempunyai injin No 34257-FF500, berjenama Hino, tetapi tidak memiliki nombor chasis serta nombor plet. Seterusnya, pegawai JPJ, SP3, mengeluarkan notis saman (eksh P1-A dan B) kepada pemilik lori serta pemandu trak tunda. Suatu notis penahanan (eksh P3) juga dikeluarkan untuk menahan lori itu. Pada tarikh yang sama, suatu notis temusiasat (eksh P5) dikeluarkan kepada pemilik trak untuk beliau mengemukakan pemilik lori berkenaan. Pada 25 September 1998, perayu sebagai pemilik lori datang ke JPJ dan selepas penyiasatan, beliau kemudiannya telah disaman atas kegagalannya mendaftarkan lori itu. B C D

Di peringkat rayuan, mahkamah ini dimaklumkan bahawa rayuan adalah hanya ke atas sabitan sahaja. Terdapat dua isu dalam rayuan ini yang dikatakan perayu amat penting diputuskan demi manfaat industri pembinaan, iaitu: E

(i) sama ada lori berkenaan adalah 'kenderaan bermotor' menurut takrifnya di bawah s 2 Akta tersebut, dan

(ii) sama ada lori berkenaan 'boleh digunakan di atas jalan' (capable of being used on roads) seperti ditaksirkan di bawah s 2 Akta tersebut. F

Di bawah s 2 Akta tersebut, 'kenderaan bermotor' ditaksirkan sebagai 'kenderaan daripada apa-apa perihalan, yang didorongi oleh jentera mekanisme yang terkandung di dalam badan kenderaan itu dan dibina atau disesuaikan supaya dapat digunakan di atas jalan, dan termasuklah trailer', ataupun dalam teks Bahasa Inggerisnya: G

> 'motor vehicle' means a vehicle of any description, propelled by means of mechanisam contained within itself and constructed or adapted so as to be capable of being used on roads, and includes a trailer;

Menurut hujah pihak perayu, jika diteliti dari gambar (eksh P2 A–F), kenderaan ini tidak mempunyai ciri-ciri sebuah 'kenderaan bermotor'. Dengan ketiadaan ciri-ciri ini, adalah jelas kenderaan ini tidak bertujuan digunakan di atas jalan dan sebenarnya 'tidak boleh digunakan di atas jalan', justeru kenderaan ini tidak termasuk dalam definasi 'kenderaan bermotor' di bawah s 2 dan oleh itu tidak perlu didaftarkan. H I

Peguam perayu juga menarik perhatian mahkamah kepada takrif perkataan 'jalan' mengikut definasi dalam Akta tersebut, di mana perkataan

'jalan' diberi definasi: '(a) mana-mana jalan awam dan mana-mana jalan lain yang mana orang awam mempunyai akses ... tetapi tidak termasuk mana-mana jalan persendirian, jambatan, terowong atau apa-apa yang berhubung dengan jalan itu yang diselenggarakan dan dijaga oleh orang-orang persendirian atau badan-badan persendirian.' Pihak perayu berhujah bahawa kenderaan bermotor bermaksud kenderaan yang digunakan di jalan awam sahaja dan tidak merangkumi kenderaan yang diguna di jalan persendirian. Untuk kenderaan seperti dalam kes ini iaitu 'lori hantu', peguam perayu berhujah bahawa lori berkenaan bukan suatu kenderaan bermotor kerana ia tidak bertujuan dipakai di jalan awam tetapi hanya di tapak pembinaan yang merupakan kawasan persendirian. Dengan demikian, keperluan untuk mendaftar kenderaan bermotor di bawah s 7(1) tidak terpakai pada lori dalam kes ini. Peguam perayu berhujah selanjutnya bahawa jika maksud Parlimen adalah supaya semua kenderaan bermotor didaftar, maka definasi 'kenderaan bermotor' seharusnya berbunyi 'kenderaan dari apa-apa perihalan ... dapat digunakan di atas jalan termasuk jalan persendirian ...'.

Peguam perayu juga berhujah bahawa jika mahkamah meragui maksud kenderaan bermotor, sama ada ia termasuk kenderaan yang dipakai di jalan persendirian, maka interpretasi yang memihak kepada perayu harus diberi.

Timbalan Pendakwa Raya ('TPR') pula berhujah bahawa daripada gambar (eksh P2 A–F) itu, adalah jelas kenderaan ini mempunyai rangka sebuah kenderaan lori dengan dilengkapi dengan tayar, lampu serta tempat memandu. Daripada pemeriksaan yang dilakukan oleh pegawai JPJ, adalah didapati lori ini mempunyai injin No 34527-FF500, jenama Hino, walaupun nombor chasis tidak dapat dikesan. Dengan ciri-ciri ini, adalah jelas kenderaan ini mempunyai sifat dan mekanisme yang boleh menggerakkan kenderaan ini dan dengan demikian, ianya memang terjatuh di bawah definasi 'kenderaan bermotor', iaitu 'dibina atau disesuaikan supaya dapat digunakan di atas jalan'.

Mengenai maksud 'jalan', adalah menjadi hujah TPR bahawa sesebuah kenderaan yang digunakan di tapak pembinaan mungkin perlu didaftarkan juga oleh kerana sesuatu tapak pembinaan boleh diakses oleh orang awam dan dengan demikian, ianya terjatuh di bawah definasi 'jalan'. TPR telah merujuk kepada kes *PP v Ng Kio Ngee* [1990] 1 MLJ xix, di mana diputuskan dalam kes itu bahawa sesuatu kawasan adalah merupakan jalan jika ada 'some evidence to show that it was used as a thoroughfare or shortcut for vehicles between two points outside of it'. Dalam kes *Teo Siong Khoon v PP* [1995] 2 SLR 107 adalah diputuskan:

> It was apparent from the English authorities that the only real test of what constituted a 'road' was whether the area or space in question could be said, as a matter of common sense and ordinary meaning, to form a definable way between two points over which vehicles could pass. Such a test accorded with the clear legislative aim behind the Road Traffic Act of protecting the public from vehicular traffic. In the appellant's case, it was clear that the car park driveway amounted to a 'road' within the ordinary understanding of that word. It was furthermore a road to which the public had access.

TPR juga berhujah bahawa adalah demi kepentingan awam sesuatu kenderaan yang berada di mana-mana jalan yang mana orang awam mempunyai akses perlu didaftarkan supaya kenderaan itu boleh dapat perlindungan insuran.

Soal seterusnya ialah walaupun lori ini merupakan suatu kenderaan bermotor, adakah ianya terhenti dari menjadi kenderaan bermotor apabila ianya ditarik oleh trak tunda dan bukan bergerak atau digerakkan oleh jenteranya sendiri?

TPR merujuk kepada kes *Cobb v Whorton* (1971) Crim LR 372 dan kes *Nichol v Leach & Anor* Crim LR 571, di mana dalam kedua-dua kes ini telah memutuskan bahawa 'a mechanically propelled vehicle doesn't cease to be used on a road when it is towed by another vehicle.' Dengan demikian, lori dalam kes ini masih merupakan kenderaan bermotor walaupun ianya tidak bergerak ataupun digerakkan oleh jentera yang lain.

Peguam perayu, dalam membalas hujah-hujah TPR, berkata bahawa kes *Teo Siong Khoon* boleh dibezakan kerana 'driveway of the car park' boleh diakses oleh orang awam tetapi dalam kes di sini, tapak pembinaan adalah suatu tempat yang mana orang awam tidak mempunyai akses. Peguam perayu juga berhujah bahawa kedua-dua kes *Cobb* serta *Nichol* tidak terpakai di sini kerana kedua-dua kes ini tidak menyentuh maksud 'jalan'. Seterusnya, peguam perayu berhujah bahawa isu perlindungan insuran tidak timbul di sini kerana lori berkenaan ditarik oleh suatu trak tunda yang dilindungi oleh insuran. Semasa di tapak pembinaan yang mana tiada akses awam, soal liabiliti juga tidak timbul kerana prinsip 'vicarious liability' adalah terpakai. Pihak perayu juga berhujah bahawa memandangkan jenis kenderaan seperti ini banyak wujud di tapak pembinaan di seluruh negara dan memandangkan tiada peruntukan yang jelas yang menghendaki pemilik kenderaan seperti ini mendaftarkan kenderaan mereka, maka adalah demi polisi awam kenderaan seperti ini tidak didaftarkan kerana ia akan membawa kepada soal kos yang tinggi kepada mereka yang terlibat dalam industri pembinaan.

Pada pendapat saya, mengikut definasi kenderaan di bawah s 2 Akta tersebut, lori yang berkenaan ini memang merupakan suatu kenderaan bermotor. Lori ini mempunyai rangka yang dilengkapi dengan tayar dan tempat memandu, serta mempunyai injin yang boleh menggerakkan kenderaan ini. Tidak dipertikaikan yang pergerakannya adalah didorongi oleh satu jentera mekanisme.

Soalan kepada mahkamah seterusnya ialah adakah kenderaan ini 'boleh digunakan di atas jalan'? Saya berpendapat dengan ciri-ciri yang dinyatakan di atas, maka tanpa keperluan imaginasi, kenderaan ini memang 'boleh digunakan di atas jalan'. Fakta bahawa pada masa material lori ini sedang ditarik oleh trak tunda tidak mengubah hakikatnya yang lori ini 'boleh digunakan di atas jalan' ataupun 'capable of being used on roads'. Adalah penting untuk diingatkan di sini bahawa tuduhan terhadap perayu bukanlah kerana lori ini telah digunakan di atas jalan tetapi adalah kerana beliau memiliki kenderaan yang tidak didaftarkan. Oleh itu, jikapun lori ini tidak ditahan di atas jalan, satu kesalahan pemilikan kenderaan yang tidak

berdaftar masih berlaku disebabkan ia adalah sebuah kenderaan yang mempunyai sifat kenderaan bermotor mengikut takrif sedemikian di bawah s 2 Akta.

Mengenai hujah-hujah pihak perayu bahawa definasi 'kenderaan bermotor' tidak merangkumi kenderaan yang diguna di jalan persendirian, mahkamah ini tidak dapat bersetuju dengan pendirian itu. Pada pendapat saya, pendirian sedemikian membawa maksud 'kenderaan bermotor' ke tahap yang terlalu luas. Definasi 'kenderaan bermotor' adalah bahawa kenderaan ini 'boleh' (capable of) digunakan di atas jalan. Penekanan peruntukan ini adalah 'boleh' dan bukan atas 'jalan'. Asalkan kenderaan ini boleh digunakan di atas jalan, yang mana dalam kes ini, lori yang berkenaan memang mempunyai ciri-ciri yang membolehkannya digunakan di atas jalan, maka kenderaan ini adalah kenderaan bermotor dan harus didaftarkan menurut s 7(1). Fakta bahawa kenderaan ini hanya diguna di kawasan persendirian tidak mengubah hakikat bahawa kenderaan ini memang boleh diguna di atas jalan awam. Pada pendapat saya, pertikaian mengenai maksud 'jalan' dalam definasi 'kenderaan bermotor' dan pertikaian sama ada tapak pembinaan tidak merupakan jalan awam hanya mengelirukan isu yang sebenarnya. Di sini ingin saya mengulangi bahawa tuduhan terhadap perayu adalah kesalahan memiliki kenderaan bermotor yang tidak didaftarkan dan bukannya menggunakan kenderaan bermotor di atas jalan awam.

Sebelum mengakhiri penghakiman ini, saya ingin menyentuh hujah peguam perayu tentang isu kepentingan awam. Dengan hormatnya, saya tidak dapat bersetuju dengan hujah-hujah pihak perayu bahawa adalah demi polisi awam 'lori hantu' seperti dalam kes ini yang biasanya tidak dibawa keluar dari tapak pembinaan tidak perlu didaftarkan memandangkan jumlah kenderaan seperti ini adalah banyak di seluruh negara dan kos kepada industri pembinaan akan meningkat jika ia perlu didaftarkan. Saya berpendapat sebaliknya, adalah tujuan Parlimen dan adalah demi polisi awam, kesemua kenderaan yang memenuhi ciri-ciri dan sifat sebuah kenderaan dan boleh diguna di atas jalan perlu didaftarkan mengikut Akta supaya kenderaan itu dapat diberi perlindungan insuran demi melindungi pengguna kenderaan dan juga orang awam. Setakat ini, pendaftaran sesebuah kenderaan bermotor hanya diberi pengecualian kepada kenderaan yang diklasifikasikan di bawah s 7(2) Akta tersebut dan ini tidak termasuk 'lori hantu' yang dikatakan dihadkan penggunaannya di tapak-tapak pembinaan.

Keputusan majistret dikekalkan.

Dilaporkan oleh Chew Phye Aun